

Zur Erforschung der Wahrheit
bedarf es notwendig der Methode

René Descartes

Infoveranstaltung: 4. Bürgerbegehren zum Leistungsrückbau vor dem Gemeinderat

(geringfügig ergänzte Fassung, für die Verständlichkeit ohne die „Tonspur“)

Dr. Christoph Engelhardt, WikiReal.org

Rathaus Stuttgart, 29.06.2015

1. Keine „konkreten Anhaltspunkte“?

1. Keine „konkreten Anhaltspunkte“ für Leistungsrückbau?

- **Vollständig begründet** unter Bezug auf Finanzierungsvertrag, Planfeststellungsgutachten, Simulationen und Fahrpläne.
- Ein Bürgerbegehren ist **kein Kündigungsschreiben**.
- Kirchberg **entkräftet seine Kritik selbst** durch Bezug auf die korrespondierenden (100seitigen) Texte der Betreiberseite.
- Bezugnahme auf Dokumente, die **nach dem Start** des Bürgerbegehrens **veröffentlicht** wurden, ist unmöglich
- **VGH zu 2. BB:** „An die Begründung sind jedoch **keine hohen Anforderungen** zu stellen.“ Es geht um „Sachverhalt und Argumente der Initiatoren“, **kein ausführliches** „Für und Wider“, „Tatsachen“ müssen „zutreffend“ sein.

Sachverhalt und Argumente sind hinreichend dargestellt

Bürgerbegehren „Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt!“

Die unterzeichnenden Bürgerinnen und Bürger der Stadt Stuttgart beantragen im Wege eines Bürgerbegehrens nach § 21 GemO einen Bürgerentscheid zu der Frage:

Soll die Stadt Stuttgart ihre Mitgliedschaft im "Projekt Stuttgart 21" förmlich beenden, indem sie den Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 und ihm vorangehende Projektverträge gegenüber den Vertragspartnern wegen unzureichender Leistungsfähigkeit des Projekts Stuttgart 21 kündigt?

Begründung: Das Projekt „Stuttgart 21“ (S21 ohne Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) soll den bestehenden 17-gleisigen Kopfbahnhof durch einen unterirdischen achtgleisigen Durchgangsbahnhof ersetzen, den Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlagern und den Flughafen an den Fernverkehr anschließen. **Das Bürgerbegehren beruft sich auf das Recht der Stadt Stuttgart zum Ausstieg aus diesem Projekt aufgrund gestörter Geschäftsgrundlage bzw. neuer Sachlage** (insbes. § 60 VwVfG). Im Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 wurde vereinbart, dass das Projekt Stuttgart 21 zum Zweck der Verbesserung des Verkehrsangebots realisiert und das Zugangebot um ca. 50 % erhöht werden soll. Erst in jüngerer Zeit wurde aufgedeckt, dass die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, nachweisen, dass Stuttgart 21 nur auf 32 Züge ausgelegt ist und seine Leistungsgrenze bei 32,8 Zügen liegt – jeweils in der maßgeblichen Spitzenstunde. Zwar weist ein Gutachten von Prof. Ullrich Martin und der Stresstest der DB AG eine höhere Leistung aus. Beide sind jedoch mit erheblichen Fehlern behaftet, die erst jüngst teils schon eingestanden bzw. nachgewiesen wurden. Laut Fahrplan zur Zeit der Planung wie auch heute liegt der Verkehrsbedarf für den Stuttgarter Hauptbahnhof bei rund 38 Zügen in der morgendlichen Spitzenstunde. S21 könnte diese Zahl an Zügen nicht bewältigen. Der Kopfbahnhof hat darüber hinaus Reserven und kann bis ca. 50 Züge pro Stunde leisten. Auch die Fußgängeranlagen von S21 wurden nur für die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde dimensioniert und sind selbst für diese nicht ausreichend leistungsfähig. **Das Projekt Stuttgart 21 ist ungeeignet, den vertraglich vereinbarten Zweck zu erreichen;** Nachbesserungen sind nicht in ausreichendem Maße möglich. **Die Geschäftsgrundlage ist entfallen. Die Kündigung ist auch geboten, um schwere Nachteile für das Gemeinwohl zu verhüten.** Bei Kenntnis dieser Sachlage hätte sich die Stadt nicht am Projekt beteiligt und dafür keine Zuschüsse vereinbart. Eine weitere Beteiligung der Stadt Stuttgart an S21 ist unzumutbar, weil damit schwere und nicht korrigierbare Schäden für den Schienenverkehr verbunden wären. **Die Bürgerschaft soll daher jetzt entscheiden, ob der Ausstieg aus dem Projekt wegen des Leistungsabbaus notwendig ist.**

Kostendeckung: Die wirksame Vertragsbeendigung würde die künftigen Zahllasten der Stadt beenden, sie also kostenmäßig nicht belasten. Würde als Folge davon das Projekt beendet werden, so hat die Stadt mit einem Anteil an den Kosten des Ausstiegs und des Rückbaus zu rechnen. Dieser wäre aber deutlich geringer als der Betrag, den die Deutsche Bahn AG in diesem Falle der Stadt für die dann fällige Rückabwicklung der S 21-Grundstücksverträge zu bezahlen hat. Ein Kostenrisiko wegen eines Rechtsstreits allein über die Berechtigung der Kündigung erscheint gering, weil das Verwaltungsgericht darüber bereits im zu erwartenden Streitfall anlässlich der Zulassung des Bürgerbegehrens entscheiden wird.

Vertrauenspersonen: Marc Braun, Dipl.-Ing. Hans Heydemann, Dipl.-Geogr. Joris Schoeller.

Bitte lesbar schreiben! Unterschreiben dürfen nur Bürgerinnen und Bürger der EU, deren Hauptwohnsitz seit mindestens drei Monaten in Stuttgart ist und die das 16. Lebensjahr vollendet haben.

Nr.	Vorname	Nachname	geboren am	Straße / Hausnr.	PLZ	Ort	Datum	Unterschrift
1					70	Stuttgart		
2					70	Stuttgart		
3					70	Stuttgart		
4					70	Stuttgart		
5					70	Stuttgart		
6					70	Stuttgart		
7					70	Stuttgart		
8					70	Stuttgart		
9					70	Stuttgart		
10					70	Stuttgart		

Listen bitte immer zügig abgeben! Neue [Listen](#), Download: www.leistungsrueckbau-s21.de oder bei der Mahnwache am Hauptbahnhof. Abgabe dort oder per Post an: Marc Braun, c/o DenkMacherei, Werastr. 10, 70182 Stuttgart. **Das Bürgerbegehren ist teuer! Spendenkonto:** Umkehrbar e.V., Kontonr. 7020 627 400, GLS Bank, BLZ 430 609 67, Verw.zweck „4. BB“. V.i.S.d.P.: Joris Schoeller, Werastr. 90, 70190 Stuttgart.

1. Keine „konkreten Anhaltspunkte“? (Forts.)

- Kirchberg: Die Begründung des 4. BB sei eine **„ungeprüfte und nicht spezifizierte Spekulation“**
- Unterschriftenliste: Nachweis durch **„die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden“**. Hier waren die Auslegung auf 32 Züge und die Limitierung auf 32,8 Züge von den **Gutachtern der Bahn** geprüft und spezifiziert worden!
- **Stresstest** und **Martin-Gutachten** sind eindeutig spezifiziert, die Eingeständnisse und Kritik dazu sind veröffentlicht.
- **VGH zu 2. BB:** „es [ist] **vorrangig Sache der abstimmungsberechtigten Bürger**, sich selbst ein eigenes Urteil darüber zu bilden“: – Homepage, – Flyer (siehe folgende Folien), – Infoveranstaltung, – Presse (sowie: – Emails an Gemeinderat)

Kern der Kritik von der Bahn geprüft und spezifiziert

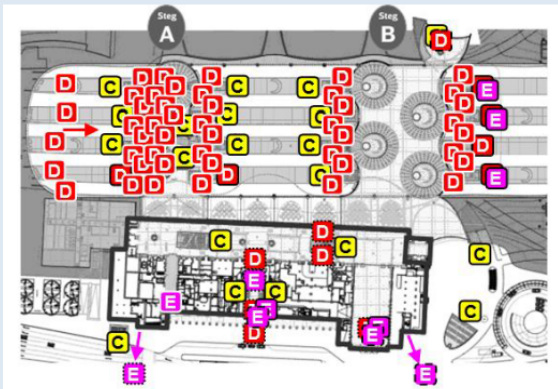
Warum ist S21 auch für die Fußgänger zu eng?

Die Fußgängeranlagen von S21 sind lediglich auf die Reisenden aus ebenfalls maximal 32 Zügen pro Stunde dimensioniert worden. Darüber hinaus wurden frühere Komfort-Zusagen erheblich abgesenkt, an sehr vielen Engpässen wird es gewaltiges Gedrängel geben. Im Katastrophenfall ist die rechtzeitige Evakuierung des Bahnhofs nicht möglich – das ist lebensgefährlich!

Die DB hatte doch dem Gemeinderat berichtet?

Die Bahn hatte am 24.07.2012 Stuttgarts Gemeinderat zur Simulation der Personenströme falsch informiert: Gegenüber den S21-Vorgaben waren die Ansprüche regelwidrig gesenkt und eine unrealistisch niedrige Belastung angenommen worden. Trotz dieser stark erleichterten Simulation war das Ergebnis kritisch und wurde nur geschönt in einem Auszug gezeigt (Abb.). Die Bahn „prüft“ nun seit Februar 2013 diese Kritik, ohne sie bis heute entkräften zu können. Siehe:

wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Personenzugänge



Plan der S21-Fußgängeranlagen (Ausschnitt) mit den Qualitätsstufen der Durchgänge laut Personenstromanalyse. Trotz stark gesenkter Ansprüche und Belastungen sind unzählige Punkte kritisch oder durchgefallen. Nicht gezeigt hatte die Bahn: 9 × durchgefallen (E), 58 × Ziel verfehlt (D) (Plan DB AG + Korrekturen).

Unterstützung: Das Bürgerbegehren ist mit hohen Kosten verbunden, unterstützen Sie das 4. Bürgerbegehren:

Spendenkonto: Umkehrbar e.V., Kontonr. 7020 627 400, GLS Bank, BLZ 430 609 67, Verwendungszweck „4. BB“

V.i.S.d.P.: Joris Schoeller, Werastraße 90, 70190 Stuttgart

Zielsetzung des 4. Bürgerbegehrens

Das 4. Bürgerbegehren gegen S21 wendet sich gegen die milliarden schwere Fehlplanung, nach der ein neuer Bahnhof gebaut wird, der deutlich weniger leistet als der bestehende. Die Bürgerinnen und Bürger werden gefragt, ob die Stadt die S21-Verträge kündigen soll, weil aufgrund unzureichender Leistungsfähigkeit die Vertragsgrundlage entfallen ist.

Vertrauensleute



"Wenn politische Verantwortungslosigkeit den Schutz des Gemeinwesens verhindert, ist es höchste Zeit, dass die Bürger eine Bewertung des Leistungsrückbaus durch den Gemeinderat fordern. Das Kapazitätsminus ist mit den Unterlagen der Bahn und ihrer Gutachter erwiesen. Die Stadt muss handeln und S21 kündigen! Dieses 4. Bürgerbegehren ist eine hervorragende Chance dies einzufordern!" **Marc Braun**, IT-Berater, WikiReal.org.



"Stuttgart 21 ist aus Sicht des Ingenieurs eine absurde Fehlplanung. Das Projekt müsste schon längst etwa wegen der geologischen Risiken, Brandschutz und Gleisneigung gestoppt sein. Aber der Gipfel ist der geplante Kapazitätsabbau, der gefährdet das Ansehen unserer Ingenieurwissenschaften und unserer Region!" Dipl.-Ing. **Hans Heydemann**, Energie- und Anlagentechniker, Experte in der S21-Schlichtung, Ingenieure22.



"Ich bin kein Bahnwissenschaftler, aber ich kann lesen und ich beherrsche die Grundrechenarten. Ich fordere mit vielen Stuttgarter Bürgern die Verantwortlichen auf: Stellen Sie sich dem Leistungsrückbau, den jeder selber nachlesen und nachvollziehen kann! Wir fordern endlich Konsequenzen, die Stadt muss die Verträge kündigen!" Dipl.-Geogr. **Joris Schoeller**, Unternehmensberater, WikiReal.org.

Das Verfahren: 20 000 Stuttgarter Wahlberechtigte müssen das Bürgerbegehren unterzeichnen. Eine Frist besteht dafür nicht. Dann entscheidet der Gemeinderat. Lässt er das Bürgerbegehren nicht zu, ist der Rechtsweg offen. Stimmt er zu (oder zwingen ihn Gerichte dazu), kommt es zum Bürgerentscheid. Der ist erfolgreich, wenn die Mehrheit der Wähler und 25 % der Wahlberechtigten das wollen.

Unterzeichnung: [Unterschriftenliste](#) (und [Flyer](#)), Download: www.leistungsrueckbau-s21.de oder bei der Mahnwache am Hauptbahnhof. Abgabe dort oder per Post an: Marc Braun, c/o DenkMacherei, Werastraße 10, 70182 Stuttgart.

4. Bürgerbegehren zu Stuttgart 21

Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt

Stuttgart 21 verringert die Kapazität des Bahnknotens Stuttgart um rund ein Drittel!

Nicht einmal der heutige Bedarf wird von S21 bewältigt, ganz zu schweigen von den 50 % Wachstum des Finanzierungsvertrags!

6,8 bis 11,3 Milliarden Euro oder mehr für einen Engpass im Bahnverkehr?



Zudem sind für die Reisenden die Fußgänger-Anlagen von Stuttgart 21 viel zu eng – im Katastrophenfall sogar lebensgefährlich!

Verhindern Sie, dass in Stuttgart die Bahn-Infrastruktur zerstört wird!

Unterzeichnen Sie das 4. Bürgerbegehren!

Leistungsrückbau durch Stuttgart 21 Fragen und Antworten

Der neue Tiefbahnhof Stuttgart 21 soll den vermeintlich überlasteten 17-gleisigen Kopfbahnhof ersetzen um Wachstum zu ermöglichen. Laut Finanzierungsvertrag soll sich das Zugangebot um ca. 50 % erhöhen.

Wie ist es möglich, dass S21 Kapazität abbaut?

Stuttgart 21 wurde mit nur 8 Bahnsteiggleisen viel zu klein geplant. Ausgelegt wurde S21 auf max. 32 Züge pro Stunde, hierfür wurde in der Planfeststellung die Betriebsqualität geprüft. Die Leistungsgrenze von S21 wurde bei 32,8 Zügen pro Stunde bestimmt (Abb. oben rechts). Demgegenüber liegt der Bedarf in der maßgeblichen Spitzenstunde damals wie heute laut Fahrplan bei etwa 38 Zügen. Darüber hinaus hat der Kopfbahnhof noch Reserven: Er kann rund 50 Züge pro Stunde leisten, wie inzwischen auf verschiedenen Wegen ermittelt und von der Landesregierung/NVBW bestätigt wurde.

Wie konnte das 15 Jahre lang verborgen bleiben?

Weder Auslegungsleistung noch Leistungsgrenze wurden klar in den Ergebnisdarstellungen der Gutachten wiedergegeben. Dennoch wurde von einer "ausreichenden und zukunftsicheren Bemessung" gesprochen. Eine in sehr vielen Punkten unwissenschaftliche Darstellung hatte über den Widerspruch hinweggetäuscht.

38 Züge + 50 % Wachstum = 32 Züge?

Infolge dieser Täuschungen urteilte der Verwaltungsgerichtshof BW (VGH) 2006 zugunsten von S21. Das Gericht unterlag dabei einem wesentlichen Missverständnis über die Kapazität des Bahnhofs: Mittel- wurden mit Maximalwerten verwechselt und daraus falsche Schlüsse gezogen. Insbe-

Kapazität Stuttgart Hbf (Züge in der Spitzenstunde). Der Kopfbahnhof hat über die heute abgefertigten 38 Züge hinaus noch Reserven bis zu einer Kapazität von rund 50 Zügen. S21 ist auf 32 Züge ausgelegt und in der Leistung begrenzt. Höhere Leistungszusagen waren unhaltbar oder fehlerhaft. (Die Quellen sind in der Reihenfolge ihrer Veröffentlichung angeführt.)

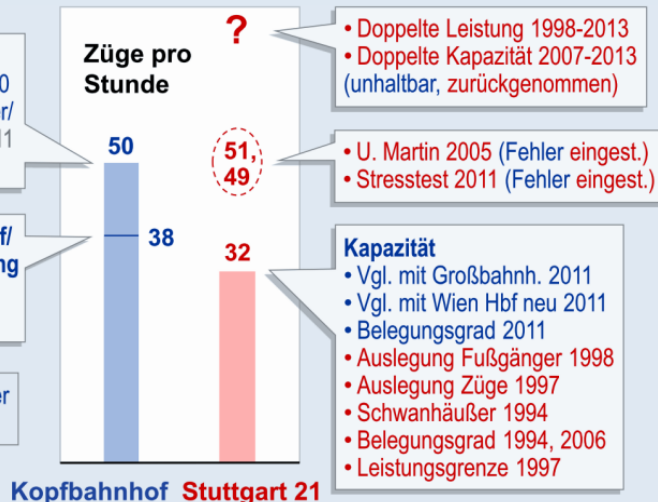
Kapazität

- Hopfenzitz 2010
- Vieregg-Rössler/Landesreg. 2011
- Fahrplan 1970

Aktueller Bedarf/ Aktuelle Leistung

- Fahrplan 2010
- Fahrplan 1996

Aussagen Kritiker
Aussagen Bahn



sondere blieb in Planfeststellung und Finanzierungsvertrag unbemerkt, dass das Wachstum von rund 50 % mit der auf 32 Züge pro Stunde beschränkten Kapazität unmöglich ist.

Ist die Planfeststellung damit hinfällig?

Ja, S21 ist damit ein nicht genehmigter Rückbau und liefert nicht die „verkehrliche Verbesserung“, mit der das Projekt begründet wurde. Der Bahnhof bringt keinen Nutzen für die Allgemeinheit, sondern einen Schaden.

Aber es gab doch das Gutachten von Prof. Martin?

Prof. Martin empfiehlt heute statt bisher 51 Zügen nun eher 42 Züge als Kapazitätswert, hinzu kommen weitere Fehler in seiner Simulation. Auch damit ist die sachliche Basis des VGH-Urteils von 2006 entfallen.

Und der Stresstest, der wurde doch überprüft?

Von Bahn und Auditor SMA wurden gegenüber dem Landesverkehrsministerium schon die wichtigsten leistungsüberhöhenden Fehler im Stresstest eingestanden: Unzulässiger Verspätungsabbau, nicht berücksichtigte Züge, unzulässig gekappte und eliminierte Verspätungen etc. zwingen, die 49 Züge weit nach unten zu korrigieren.

Andere Bahnhöfe erbringen Stresstestleistung!

Solche Bahnhöfe haben kurze Haltezeiten. Stuttgart hat jedoch einen der stärksten Fahrgastwechsel in Deutsch-

Diese Begrenzung kann beispielsweise durch den viergleisigen Ausbau des Pragtunnels behoben werden(vgl. VWI Teil II. Kap 7.2). Ohne diesen Ausbau kann der Bahnhof nur rund 38,8-6 = 32,8 also ~ 33 Züge / Stunde leisten. Planfeststellungsgutachten Prof. Schwanhäußler 1997 S. 58

S21-Leistungsgrenze von 32,8 Zügen/Stunde. In der geplanten Form kann Stuttgart 21 nicht mehr als 32,8 Züge leisten. (Der Ausbau der Zuläufe ist nicht Teil der Planfeststellung und die 38,8 Züge nicht maßgeblich, wie auch vom VGH im Jahr 2006 so gesehen.)

land, vergleichbar etwa mit Hannover oder Köln. Qualifizierte Vergleiche mit anderen Bahnhöfen oder etablierten Kennzahlen begründen lediglich eine Kapazität von 32 Zügen pro Stunde für Stuttgart 21. Für einen Leistungssprung gibt es keine technische Erklärung.

Für welche Leistungsfähigkeit wird gehaftet?

Nur die Planfeststellung ist rechtlich relevant. Stresstest und Martin-Gutachten wurden darin nicht aufgenommen. Somit wird bei S21 nur für rund 32 Züge gehaftet, auf mehr besteht kein Anspruch.

Aber zuletzt entschied doch die Justiz für S21?

Die Fragen zur Leistungsfähigkeit von S21 wurden in jüngeren Entscheidungen der Justiz nicht in der Sache bewertet und somit nicht gerichtlich entschieden.

Hat die Bahn keine Argumente hiergegen?

Der Bahn sind die Kritikpunkte seit vielen Monaten bekannt, – sie vermochte aber nicht, sie öffentlich oder nachvollziehbar zu entkräften.

Braucht man zum Beleg nicht neue Gutachten?

Die Kritik beruht nicht auf neuer Bahnwissenschaft, sondern auf den vorliegenden Aussagen der Bahn und ihrer Gutachter. Es wird kein neues Gutachten benötigt, da der S21-Leistungsrückbau nach kritischer Lektüre der Planfeststellungsgutachten aus diesen zu entnehmen ist. Siehe: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Leistung

Siehe auch: 3. Bürgerbegehren zur Kostenfrage

Parallel zum 4. läuft das 3. Bürgerbegehren zu S21: So unsinnig das Projekt in verkehrlicher Hinsicht ist, so unverantwortlich und unaufrichtig ist es in Bezug auf die Kosten: www.storno21.de. Die Begehren laufen getrennt, um die Chancen im Verfahren zu erhöhen, aber parallel, um den Aufwand zu senken. Unterschreiben Sie am besten gleich auf beiden Listen! Sowohl Kosten als auch Nutzen von S21 sollten von den Stuttgartern im Interesse ihrer verkehrlichen und finanziellen Zukunft geprüft werden.



X Milliarden für weniger Bahnhof:

100%

Kopfbahnhof
max. Kapazität:
50 Züge in der Spitzenstunde

-36%

Stuttgart 21
max. Kapazität:
32 Züge in der Spitzenstunde

4. Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21

Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt

Start-
seite

Vertrauens-
personen

Fragen &
Antworten

Presse

Impressum

Warum gerade jetzt ein erneutes Bürgerbegehren zu Stuttgart 21?

Wie wird das 4. Bürgerbegehren zur Leistungsfähigkeit begründet?

→ Als Kurzinformation: [Flyer](#) zum 4. Bürgerbegehren

→ Schon überzeugt: [Unterschriftenliste](#) zum 4. Bürgerbegehren

• [Fragen zum 4. Bürgerbegehren](#)

1. [Wer darf abstimmen?](#)
2. [Warum gibt es jetzt ein 3. und ein 4. Bürgerbegehren?](#)
3. [Wie genau lautet die Fragestellung vom 4. Bürgerbegehren?](#)
4. [Warum werden nicht die weiteren Themen wie Brandschutz etc. angesprochen?](#)
5. [Wie hoch sind die Erfolgsaussichten und was bedeutet ein Scheitern?](#)

• [Fragen zur S21-Leistungsfähigkeit für die Züge](#)

6. [Wie ist es möglich, dass S21 Kapazität abbaut?](#)
7. [Durchgangsbahnhöfe haben aber doch einen Leistungsvorteil?](#)
8. [Welche Kapazität von Stuttgart 21 wurde dann eigentlich planfestgestellt?](#)
9. [S21 wurde doch planfestgestellt als "ausreichend und zukunftssicher" bemessen?](#)
10. [Wie konnte der Rückbau 15 Jahre lang verborgen bleiben?](#)
11. [Stimmt es, dass laut der Planfeststellung nachts mehr Züge als mittags fahren würden?](#)
12. [Was kann der Kopfbahnhof im Vergleich zu Stuttgart 21?](#)
13. [Ist die Planfeststellung damit hinfällig?](#)
14. [Aber es gab doch noch das Gutachten von Prof. Martin?](#)
15. [Liefert denn nicht der Stresstest einen Nachweis, der Stresstest wurde doch überprüft?](#)
16. [Hat die Bahn tatsächlich eingestanden, dass der Stresstest fehlerhaft ist?](#)
17. [S21 sollte doch eine doppelte Leistung und sogar eine doppelte Kapazität erbringen?](#)

1.a Fehlende zeitliche Präzisierung, „6 Wochen“-Frist?

- Die von Kirchberg geforderte „6 Wochen“-Frist ist **nicht „einschlägig“**, da Kündigung **„initiatorisch“**, juristisch wird ein **„unbestelltes Feld“** adressiert.
- Die Angabe **„jüngst“** in der Unterschriftenliste ist tatsächlich so genau wie möglich, insbesondere in Bezug auf **Prof. Martins Rücknahme seiner Kapazität von 51 Zügen** veröffentlicht erst am Tag des BB-Starts am 18.10.2013

Kritikpunkt unerheblich, aber ohnehin erfüllt durch das jüngste Eingeständnis von Martin, das das Fass zum Überlaufen brachte

1.b Zielsetzung 50 % mehr Zugangebot?

- Kirchberg: **Kein Leistungsziel** eines um 50 % erhöhten Zugangebots vereinbart, da lediglich „BVWP 2003“ und auf den Gesamttag bezogen
- Tatsächlich ist dieses Leistungsziel als **"Vertragsgegenstand"** vereinbart worden (Fin.vertr. § 3 Abs. 2, § 16 Abs. 15, Anl. 3.2a Anh. 1 Ziff. 3.1, 2, 3.2)
- **BVWP 2003** wurde mit ausdrücklichem Bezug auf die **"Spitzenstunde"** in dem Planfeststellungsbeschluss, der dem Vertrag zugrunde liegt, für die "Dimensionierung" und **"Bemessung"** und die Befriedigung der zu erwartenden Verkehrsnachfrage angegeben.
- Außerdem im Haupttext des Vertrags als Minimalziel: **„Verbesserung des Verkehrsangebots“** (Fin.vertr. § 3 Abs. 1, § 16 Abs. 6)

Was wäre, wenn Kirchberg recht hätte?

Dann hätten wir eine unbestimmte Leistungsbeschreibung!?

2. Leistungsrückbau objektiv gegeben!

2. Kirchberg: Leistungsrückbau objektiv nicht gegeben?

- 1. VGH-Urteil von 2006** („ausreichend bemessen“ bei einer Kapazität von nur 32 Zügen?!, ist fehlerhaft zustande gekommen)
- 2. Stresstest-Diskussion mit MVI 2012** (von Bahn abgebrochen, als sie argumentativ mit dem Rücken an der Wand war)
- 3. MVI-Papier** von „Juli 2013“ (erst im Sept. erstellt und erst nach Start des BB veröffentlicht, „30 vertaktete Züge“ untauglich, das Papier wird nicht einmal von der Bahn zitiert)
- 4. VGH-Urteil von 2014** (nur Rechtskraft bestätigt, aber auch **Kapazität von 32 Zügen** bestätigt, ohne sie zu bewerten)
- 5. Stellungn. Bahn PFA 1.3** (erst 07.2014! Kein Punkt entkräftet, Nachforderungskatalog unbeantwortet, ERI 01/2015 nicht entgegnet)

**Die Leistungskritik wurde nie nachvollziehbar entkräftet!
Kirchbergs „Belege“ sind sämtlich nicht anwendbar!**

2. Bahn: Leistungsrückbau objektiv gegeben!

1. **Auslegung** auf 32 Züge pro Stunde (Heimerl)
2. **Leistungsgrenze** bei 32,8 Zügen (Schwanhäußer)
3. **Fußgängeranlagen** auf 32 Züge ausgelegt (Bahn)
4. **Planfeststellung** auf 32 bis 35 Züge (EBA)
5. **VGH:** Bestätigung der 32 bis 35 Züge
6. **Martin:** Rücknahme der 51 Züge auf rund 42 (Haltez. → 32)
7. **Bahn:** Faktisches Eingeständnis, Stresstest unfahrbar (PFA 1.3)

**Es sind die Aussagen der Bahn und ihrer Gutachter,
die den Leistungsrückbau belegen**

Prof. Schwanhäüßer: Leistungsgrenze 32,8 Züge / Stunde

Aus der Leistungsfähigkeit der anschließenden Strecken ergibt sich, daß der Streckenabschnitt Stuttgart-Vaihingen/Enz den Zustrom auf 3-4 Züge je Stunde und Richtung weniger, als für das Szenario E erforderlich wären, begrenzt. Die Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnittes würde damit für Szenario A voll ausreichen.

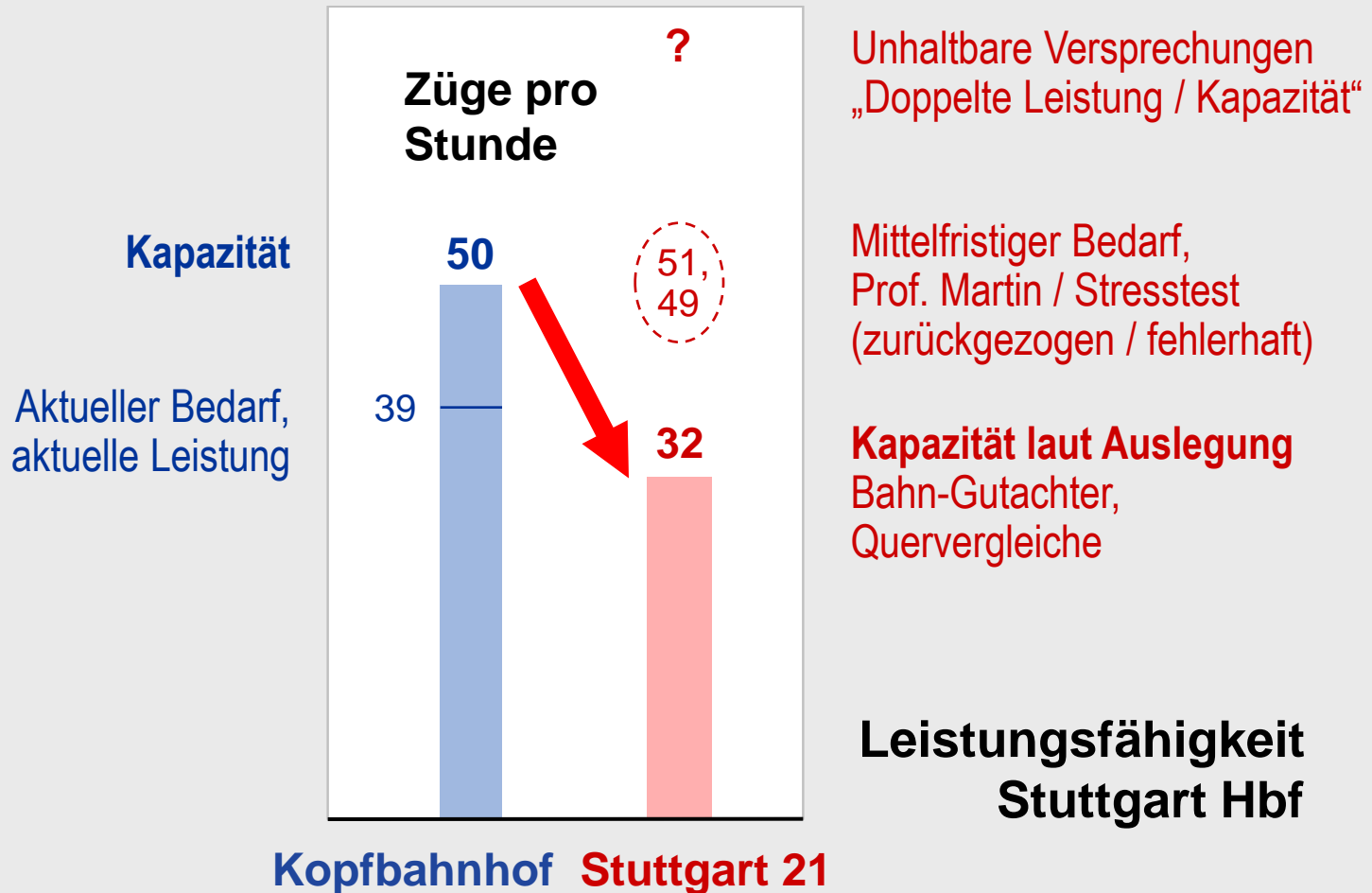
Diese Begrenzung kann beispielsweise durch den viergleisigen Ausbau des Pragtunnels behoben werden(vgl. VWI Teil II. Kap 7.2). Ohne diesen Ausbau kann der Bahnhof nur rund $38,8 - 6 = 32,8$ also ~ 33 Züge / Stunde leisten.

Die Begrenzung des Zustromes im Streckenabschnitt Flughafen-Stuttgart Hbf auf maximal 12 Züge je Stunde ist voll verträglich mit der Leistungsfähigkeit der Bahnsteiggleisanlage des Szenarios E in der Spitzenstunde mit ebenfalls 12 Zügen je Stunde. Jenseits dieser Zugzahlen reicht die Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnitts nicht mehr aus.

1997, Wulf Schwanhäüßer, „Stuttgart 21 Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil III“, S. 58

Die Zulaufstrecken lassen nicht mehr zu! Damit sind die 51 Züge von Prof. Martin und die 49 Züge des Stresstests unglaublich!

Stuttgart 21 wurde als illegaler Rückbau ausgelegt



Höhere Leistungszusagen sind haltlos oder falsch

3. Zusammenfassung, Fehler im Kirchberg-Gutachten

(ab hier nicht mehr am 29.06. gezeigt)

3. Zusammenfassung: Fehler im Kirchberg-Gutachten

1. Kirchberg sieht **keine „konkreten Anhaltspunkte“** für einen Leistungsrückbau, zitiert aber die S21-Kapazität von **32 Zügen pro Stunde** und lässt die schon heute fahrenden rund **38 Züge** unter den Tisch fallen!?
2. Kirchberg sieht die Begründung als **„ungeprüfte und nicht spezifizierte Spekulation“**, tatsächlich ist die Begründung des BB nach den Maßgaben des VGH **mehr als ausreichend**.
3. Kirchberg meint, die als **„Vertragsgegenstand“** im Finanzierungsvertrag angegebenen **„50 % mehr Zugangebot“** seien **keine Leistungsvorgabe**. Ist etwa die zu erbringende Leistung **unbestimmt**?
4. Kirchberg verlangt in der Begründung des BB die Berücksichtigung von Dokumenten mit **100 Seiten** und welchen, die **erst Monate nach dem Start** des Bürgerbegehrens veröffentlicht wurden!?
5. Die **Stellungnahme der Bahn** liefert keine Entkräftung der Leistungskritik, ist bereits widerlegt und der **Nachforderungskatalog** unbeantwortet.
6. Der Rückbau ist **mit den Unterlagen und Aussagen der Bahn belegt!**

Auf einer solchen Basis kann der Gemeinderat unmöglich eine Entscheidung dieser Tragweite treffen!

Dank

- Dem **Aktionsbündnis gegen S21** für vielfältige Unterstützung
- Den **Ingenieuren22** für Unterstützung fachlich, finanziell und beim Unterschriften-Sammeln
- Den vielen **Einzel Spendern**, die die bisherige Aufklärung ermöglichten:
Konto: 88140439, Kontoinhaber: Christoph Engelhardt,
BLZ: 70150000, Stadtparkasse München,
IBAN: DE40 7015 0000 0088 1404 39, BIC: SSKMDEMMXXX
- Den **Helfern bei WikiReal.org**, insbes. Joris Schoeller, Marc Braun, Roland Morlock. Unterstützung für den Ausbau der Faktencheck-Plattform:
Konto: 27778018, Kontoinhaber: **WikiReal gGmbH** (steuerl. abzugsf.)
BLZ: 70250150, Kreissparkasse München Starnberg Ebersberg,
IBAN: DE98 7025 0150 0027 7780 18, BIC: BYLADEM1KMS